BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

| BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia |
|---|---|---|

ROK III — GDYNIA, 15 marca 1934 r. — NR. 7

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska, tel. 19—28
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415.** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



# ZAKOŃCZENIE WOJNY CELNEJ POLSKO-NIEMIECKIEJ A GDYNIA.

W dn. 7. bm. podpisany został w Warszawie przez przedstawicieli rządów polskiego i niemieckiego protokół, na mocy którego uchylonem zostało działanie zarządzeń obu rządów, wydanych w okresie od czerwca 1925 r. do czasów ostatnich, mających na celu utrudnienie, jeśli nie wręcz uniemożliwienie podtrzymywania normalnych stosunków gospodarczych pomiędzy obu krajami. Tego rodzaju stan rzeczy znany jest powszechnie pod nazwą wojny celnej. Wojna celna polsko-niemiecka odznaczyła się swą wyjątkową, bo blisko 9-letnią długotrwałością, a w konsekwencji spowodowała daleko sięgające przeobrażenia w polityce gospodarczej obu Państw. Przeobrażenia te, jeśli chodzi o Polskę, miały znaczenie zasadnicze i spowodowały głęboko sięgające istotne zmiany w strukturze gospodarczej i polityce handlowej państwa.

Przypomnieć sobie należy, że w chwili wybuchu wojny celnej polsko-niemieckiej funkcje młodego organizmu gospodarczego polskiego nie były jeszcze skoordynowane, a konsekwencje rozczłonkowania organizmu gospodarczego obecnej Polski na trzy części wywierały na sytuację gospodarczą wpływ przemożny. Wywołanie przez stronę niemiecką wojny celnej miało na celu przedstawienie całemu światu metodę poglądową nietrwałości stosunków, stworzonych przez traktaty pokojowe, a w razie pomyślnego dla siebie wyniku tej walki, podporządkowanie swym wpływom gospodarczym, a co za tem idzie i politycznym państwa polskiego.

Obliczenia te, jak wiemy, zawiodły na całej linji. Niemcy, które przed rozpoczęciem wojny celnej odgrywały w życiu gospodarczem Polski, a zwłaszcza jej zachodnich połaci, rolę niemal decydującą, stopniowo i konsekwentnie traciły swe wpływy, a organizm gospodarczy Polski wzmacniał się i konsolidował swą strukturę i skierowywał swe obroty handlowe na inne drogi według własnych planów. Jak dalece proces ten posunął się naprzód w ciągu lat 9, świadczą najlepiej liczby statystyki niemieckiej, dotyczące handlowych obrotów pomiędzy Polską a Niemcami, gdy mianowicie przed rozpoczęciem wojny celnej w roku 1924 wywóz z Niemiec do Polski przedstawiał wartość 303,5 mil. marek niemieckich, przywóz zaś z Polski 400,5 mil. marek niem., to w roku 1930, gdy parafowana została umowa handlowa polsko-niemiecka, ratyfikowana następnie przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, odrzucona natomiast przez Reichstag Rzeszy, eksport niemiecki do Polski spadł do 250,0 miljonów marek, zaś import do 236,8 mil. marek czyli blisko o 30%, dalsze trzy lata dały wyniki jeszcze bardziej namacalne, obniżając import z Niemiec do Polski do 55,5 mil. marek niemieckich, eksport zaś z Polski do Niemiec do 55,9 mil. marek niemieckich, czyli blisko sześciokrotnie w porównaniu do roku 1921. Z drugiej strony i w ogólnym obrocie handlu zagranicznego Polski. Obroty towarowe pomiędzy Polską a Niemcami przestały odgrywać rolę decydującą, nietylko w liczbach absolutnych, lecz również i pomimo kurczących się w latach ostatnich obrotów handlowych polskich z zagranicą, pod względem udziału procentowego, w latach ostatnich Niemcy pod tym względem ustępują miejsce Anglji.

Równolegle z temi zmianami, będącemi konsekwencją wojny celnej, czego nie należy nigdy

tracić z widoku, nastąpiły również głębokie przeobrażenia w kierunku dróg handlu zagranicznego Polski.

Gdy przed rozpoczęciem wojny celnej polsko-niemieckiej i jeszcze w ciągu kilku pierwszych lat jej trwania handel zagraniczny Polski miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie, to w latach ostatnich kierunek ten uległ zmianie zasadniczej — przestawiając się na kierunek z południa na północ, a więc *ku morzu*. I tu właśnie leży całe sedno sprawy i cała doniosłość konsekwencji dla Polski wojny celnej z Niemcami.

Dla zilustrowania tego stanu rzeczy przytoczyć należy kilka zaledwie, a jednak tak bardzo wymownych liczb. W roku 1925, pierwszym okresie wojny celnej, ogólny obrót handlu zagranicznego Polski wyniósł 17013 tys. ton, z czego na obrót przez granicę lądową wypadło 83,6%, zaś drogą morską zaledwie 16,4%, w roku 1930, przy ogólnym obrocie 22.494 ton na drogę lądową przypadło już zaledwie 38,1%, zaś na drogę wodną 61,9%, wreszcie w roku 1933 na ogólny obrót 15 343 ton przypada na drogę lądową już zaledwie 26,4%, zaś na drogę morską 73,6%, czyli prawie ¾. Rola Gdyni w tych przeobrażeniach jest olbrzymia, pomimo, że liczby odnośne są niemal powszechnie znane, warto je jednak na tem miejscu przytoczyć, gdyż zastępują one wszelkie dłuższe rozumowania. Obrót przez Gdynię w roku 1925 wynosił 56 tys. ton, a więc prawie nie istniał, w roku 1930 — 3,628 tys. ton, zaś w roku 1933 — 6.106 tys. ton.

W tych warunkach zrozumiałą jest rzeczą to wielkie zainteresowanie i ta wielka troska, jaka dookoła sprawy zlikwidowania wojny celnej polsko-niemieckiej, a zwłaszcza w związku z konsekwencjami faktu tego, w opinji polskiej panuje.

Protokół z dnia 7 marca jest w pełnem znaczeniu tego słowa dokumentem likwidacyjnym, w którym obie strony zobowiązały się znieść cały szereg zarządzeń, mających charakter wybitnie bojowy, wynikający konsekwentnie ze stanu walki, która przez 9 lat po obu stronach się toczyła.

Ze strony niemieckiej zaniechane zostało stosowanie taryfy maksymalnej do towarów, przywożonych z Polski, ze strony polskiej uchylone zostały zarządzenia specjalne, dotyczące zakazu przywozu pewnych towarów niemieckich, przywóz których z innych krajów był dopuszczony, oraz przewozu przez porty niemieckie i koleje żelazne pewnych towarów, dla Polski przeznaczonych. Ze strony polskiej pozatem zniesione zostało stosowanie do towarów niemieckich ceł maksymalnych według rozporządzenia z dnia 11 października 1933, zresztą w życie niewprowadzonego. Obie strony zobowiązały się również nie czynić jakiejkolwiek dyskryminacji przy stosowaniu i przyznawaniu autonomicznych ulg celnych, które obowiązują ogólnie na polskim lub niemieckim obszarze celnym. Z powyższego wynika, że protokół zawiera z obu stron szereg zobowiązań raczej o charakterze likwidującym dotąd stosowane utrudnienia, niż stwarzającym pewne pozytywne warunki dla obrotu handlowego, w chwili obecnej zaistniał bowiem stan beztraktatowy, który zakończony będzie dopiero w chwili podpisania traktatu handlowego, opracowanie którego, oczywiście, wymaga dłuższego czasu.

Jak widać z powyższego również i sprawy, związane z polską polityką morską załatwione zostały w tej samej płaszczyźnie, likwidującej dotychczasowy stan walki, zniesiono bowiem zarządzenia specjalnie wymierzone przeciw portom i kolejom niemieckim, które z chwilą zaprzestania wojny celnej nie mogły być utrzymane nadal.

Sprawy żeglugowe, bezpośrednio z Gdynią związane, nie zostały uregulowane w drodze publiczno-prawnej, lecz na podstawie umowy prywatno-prawnej, zawartej na przeciąg 6 lat pomiędzy polskiem towarzystwem okrętowem „Żegluga Polska" a 4 towarzystwami żeglugowemi niemieckiemi, głównie zainteresowanemi w transporcie morskim do portów polskiego obszaru celnego. Na mocy tej umowy nastąpił podział ładunków przewozowych drogą morską pomiędzy portami niemieckiemi a polskiemi, przyczem przy osiągnięciu obrotu 100.000 ton ładunków rocznie udział polskich statków wyrażać się będzie w 50%.

Podkreślić należy, że układ obecny w niczem nie zagraża importowi towarów do Polski drogą morską, gdyż polska taryfa celna jest tak skonstruowana, że faworyzuje import tą drogą wszelkich towarów. W szczególności, jeśli chodzi o bawełnę, to niema niebezpieczeństwa ze strony Bremy, gdyż nasza taryfa celna przewiduje z roku na rok progresję stawek celnych na bawełnę, przywożoną drogą lądową. Podkreślając ten stan rzeczy, zdawać jednak musimy sprawę, że zakończenie wojny celnej z Niemcami nie może nie wywrzeć pewnego wpływu na dalsze kształtowanie się naszych stosunków handlowych. Kontrahenci niemieccy, posiadający wielkie doświadczenie handlowe we wszystkich dziedzinach handlu, w szczególności handlu zamorskiego, oparci na działalności rozgałęzionych organizacyj swoich na całym świecie, rozporządzający znacznemi kapitałami, niewątpliwie będą dążyć do wywarcia poważniejszego wpływu na kształtowanie się naszych stosunków handlowych. Z naszej strony, w dążeniach do jak najdalej idącego usamodzielnienia się pod tym względem, opierać się musimy na już zdobytem doświadczeniu niewielu, co prawda, ale za to pełnych intensywnej pracy, lat ostatnich oraz na niezłomnem dążeniu do utrzymania wytkniętej jedynie prawidłowej drogi rozwoju naszych stosunków gospodarczych z zagranicą — *drogi morskiej*.

Z tego punktu widzenia odbyta w dniu 10-go marca w Gdyni wielka konferencja gospodarcza nabiera specjalnie doniosłego znaczenia; daje ona bowiem namacalny dowód istnienia dążeń do pogłębienia i uintensywnienia pracy w obranym kierunku przy równoczesnem dostosowaniu metod jej udoskonalenia do zmieniających się warunków ogólnych. Przybycie na konferencję trzech ministrów Rządu Rzeczypospolitej, kierownictwu których powierzone są najbardziej zainteresowane resorty gospodarcze, powinno, zdaniem naszem, być uważane za dowód niezłomnego trwania nadal przy ustalonych wytycznych polskiej polityki morskiej, zmiana których jest nie do pomyślenia.

*L. G.*

# BILANS GIEŁDY BYDGOSKIEJ ZA R. 1933.

**Żywotność placówki.**

Pierwszy bilans Giełdy bydgoskiej za rok 1933, zamyka okres 5-cio miesięcznej działalności instytucji, której otwarcie nastąpiło dnia 31 lipca ub. roku. Okres ten, aczkolwiek krótki, wykazał już nietylko potrzebę powołania do życia tej organizacji ale także jej wysoką żywotność. Wykładnikiem tego stały przyrost członków oraz b. poważne obroty.

Działalność Giełdy bydgoskiej — o ile można użyć tego określenia — obejmuje okręg pomorski i nadnotecki, a zatem pokrywa się w zupełności z okręgiem rozszerzonej ostatnio terytorjalnie gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. W pierwszej fazie swego istnienia Giełda bydgoska potrafiła skupić wszystkie najpoważniejsze firmy handlu ziemiopłodami oraz młynarskie swego okręgu, niezależnie od pozyskania członków ze sfer rolniczych i konsumentów. Na ultimo roku sprawozdawczego ogólna liczba członków giełdy wynosiła — 123. Stan ten na koniec lutego br. wykazał dalszy wzrost wyrażający się liczbą 143 członków. Z tej ogólnej cyfry przypada na kurję handlową — 107 członków, przemysłową 24, rolniczą i konsumentów — 11. Nadmienić przytem należy, że dotychczasowi członkowie giełdy pochodzą, z b. nielicznemi wyjątkami, z okręgu pomorsko-nadnoteckiego.

**Wysokość obrotów.**

Rozmiary przeprowadzonych na Giełdzie Bydgoskiej transakcyj w ub. r. były pokaźne. W porównaniu zaś z obrotami innych giełd krajowych — obroty bydgoskie — zajęły 3 miejsce po Poznaniu i Warszawie. Dalsze miejsca zajęły kolejno pozostałe giełdy a to: we Lwowie, Krakowie, Katowicach, Lublinie, Równem, Łodzi i Wilnie.

Obroty 3 największych, pod względem ilości transakcyj giełd wynosiły w okresie od 1 sierpnia do końca grudnia ub. r.:

| | Poznań | Warszawa | Bydgoszcz |
|---|---|---|---|
| ilość transakcyj | 25.778 | 14.595 | 11.217 |
| ilość ton | 676.236 | 348.869 | 224.192 |
| suma w złotych | 102,169819 | 56,039.508 | 37,133,33 |

Zestawienie powyższe obejmuje transakcje wszystkich artykułów dopuszczonych do obrotu i notowań na odnośnych giełdach. Zaobserwowany fakt świadczy dodatnio o żywotności i ruchliwości placówki bydgoskiej, tembardziej, jeżeli się uwzględni, że Giełdy Poznańska i Warszawska posiadają już wyrobioną tradycję i doświadczenie płynące z dłuższego okresu istnienia.

Głównym artykułem obrotu na giełdach zbożowych, tak pod względem ilości, jak i wartości jest żyto. Po nim dopiero w znacznym odstępie idą obroty pozostałych gatunków zbóż chlebowych, przetworów młynarskich, dalej roślin strączkowych, pastewnych i innych. Stosunek ten występuje również silnie i w obrotach giełdy bydgoskiej. Na globalną kwotę obrotów giełdy bydgoskiej w omawianym okresie przypadało na:

| | Ilość transakcyj | tonn | suma w złotych |
|---|---|---|---|
| żyto | 2.398 | 90.084 | 13.808.098 |
| jęczmień | 1.235 | 35.562 | 5.588.792 |
| pszenicę | 1.245 | 24.494 | 3.019.497 |
| mąki | 2.989 | 16.003 | 4.506.531 |
| grochy | 366 | 6.072 | 1.506.362 |
| otręby | 1.083 | 13.581 | 1.301.353 |
| razem: | 9.318 | 185.796 | 31.730.633 |

Na pozostałe artykuły w liczbie 25, obejmujące rośliny strączkowe, pastewne, nasiona, ziemniaki i inne wypada łącznie 1.899 transakcyj giełdowych na 38.396 ton wartości zł 5,4 miljonów.

**Kształtowanie się cen.**

Ogólny przebieg cen głównych artykułów giełdowych t. j. zbóż wykazał naogół tendencję zniżkową. Biorąc za podstawę czasokres od sierpnia do grudnia ub. r., a zatem od początku nowej kampanji, stwierdzić należy, że: ceny żyta w miesiącach sierpniu i wrześniu wykazywały większe wahania w granicach cen transakcyjnych od 13,50 do 16,60 za 100 kg.

W dalszych 3 miesiącach widać tendencję stabilizacyjną, która w listopadzie i grudniu doprowadziła do ustalenia się cen żyta na poziomie zł. 14.40 do 14,75. Przy pszenicy maksymalna cena transakcyjna wynosiła zł. 22,—, minimalna zaś 18,50, która przejściowo tylko była notowaną w sierpniu. Natomiast we wrześniu i październiku

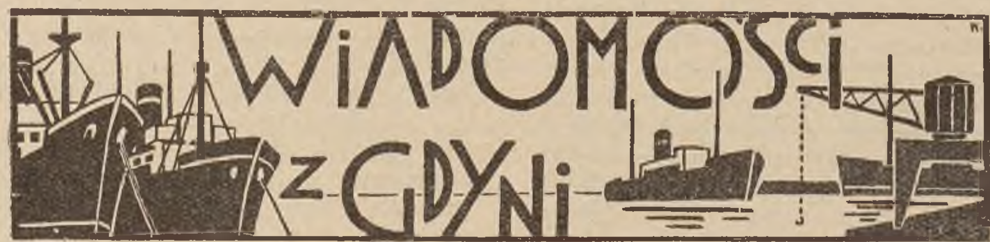
rozpiętość cen maleje utrzymując się w granicach od 19,75 do 21,80. Pozostałe 2 miesiące wykazują stabilizację cen na poziomie znacznie niższym, bo w granicach 18,50 do 18,75. Ceny owsa w okresie od września do grudnia wykazały w górnej granicy spadek o przeszło 1,5 zł. t. j. 15,15 do 13,60.

Przy jęczmieniu przemiałowym zanotować należy również tendencję zniżkową, która przy najwyższych cenach transakcyjnych wyniosła spadek o 1,75 zł. Najwyższe bowiem osiągnięte ceny za ten artykuł parytet Bydgoszcz w sierpniu wyniosły 16,50, w listopadzie zaś 14,75. Ceny zaś orjentacyjne utrzymywały się w tym okresie t. j. w grudniu na poziomie od 12,75 do 13,25. Najmniejsze wahania wykazały ceny jęczmienia browarowego. W porównaniu zaś z ceną wrześniową zł. 15,20, ceny w dalszych miesiącach wykazały wzrost do 16,50, a w grudniu do 16,—. Wszystkie ceny rozumieć należy w zł. za 100 kg. parytet Bydgoszcz w partjach wagonowych.

**Inne prace.**

O ruchliwości placówki świadczy cyfra załatwionej korespondencji wynosząca w okresie sprawozdawczym 2.116 listów otrzymanych i wysłanych. Rada Giełdowa odbyła 5 posiedzeń załatwiając szereg spraw organizacyjnych i administracyjnych. W tym okresie zaprzysiężono próbobiorców we wszystkich ważniejszych ośrodkach okręgu działalności Giełdy. Komisje Rzeczoznawców i Sądy Rozjemcze załatwiły w tym czasie 30 spraw. Dalsze prace w kierunku zacieśnienia stosunków z członkami, pozyskiwania dalszych, oddziaływania w kierunku zawodowego i moralnego poziomu handlu artykułami dopuszczonemi do obrotów na giełdzie — są przedmiotem zabiegów nietylko władz giełdy ale i biura. Zważywszy na sharmonizowaną i zdyscyplinowaną akcję wszystkich czynników na Giełdzie, liczyć należy na dalsze poważne wyniki idące po linji interesów zarówno członków, jak i całokształtu życia gospodarczego kraju.

**Mieczysław Wójcik.**




## KONFERENCJA GOSPODARCZA W GDYNI.

W dniu 10. bm. odbyła się w Gdyni konferencja gospodarcza, mająca na celu zobrazowanie całokształtu sytuacji spraw portowych w Gdyni oraz ustalenie wytycznych na przyszłość przy uwzględnieniu zarządzeń, mających na celu usprawnienie funkcjonowania portu.

Na konferencję tę przybyli z Warszawy pp. Ministrowie Przemysłu i Handlu Dr. Ferdynand Zarzycki, Komunikacji inż. Butkiewicz i Rolnictwa i Reform Rolnych Nakoniecznikoff-Klukowski, podsekretarze stanu w Prezydjum Rady Ministrów p. Lechnicki i w Ministerstwie Skarbu p. L. Kozłowski oraz szereg urzędników z poszczególnych Ministerstw z Dyrektorem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. Możdżeńskim na czele. Wzięli również udział w konferencji wicewojewoda Pomorski Dr. Seydlitz, Prezes Dyrekcji Kolei inż. Dobrzycki, Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku Dr. Papée, Komisarz Rządu m. Gdyni Mgr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i wielu innych. Sfery gospodarcze Gdyni z Prezesem Izby naszej inż. Napoleonem Korzonem na czele reprezentowane były niemal w komplecie.

Pan Minister Zarzycki, otwierając konferencję, z całym naciskiem podkreślił, że rozpowszechniające się pogłoski o rzekomej zmianie ustosunkowania się sfer rządowych do zagadnień z Gdynią związanych, są na niczem nieoparte, sam fakt, przybycia na konferencję trzech członków Rządu Rzeczypospolitej jest dowodem, że stanowisko Rządu żadnej zmianie nie uległo i ulec nie może. Udzielając następnie głosu p. Prezesowi Korzonowi, p. Minister zaznaczył, iż w toku konferencji powinne być poruszone wszystkie sprawy, wymagające omówienia i załatwienia.

Pan Prezes Korzon w swem przemówieniu dał przegląd prac, dokonanych w ostatnim okresie ze szczególnem uwzględnieniem szeregu ważnych zarządzeń ze strony Rządu, mających na celu usprawnienie pracy w porcie.

Następnie referat podstawowy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni o postulatach handlu zamorskiego i przemysłu portowego wygłosił wicedyrektor Izby p. Kawczyński.

W referacie tym, po przedstawieniu sytuacji ogólnej, panującej w tych dziedzinach w naszym porcie, sformułowane zostały w 8 punktach postulaty przemysłu i handlu w porcie gdyńskim, od uwzględnienia których w znacznym stopniu uzależniony jest dalszy ich pomyślny rozwój w Gdyni.

Konstatując brak dostatecznej i na odpowiednim poziomie postawionej propagandy portu i studjów nad organizacją portów zagranicą, w referacie w pierwszym rzędzie podkreśloną została konieczność wyasygnowania na prace w tym kierunku niezbędnych funduszów, jako drugi postulat wysunięto zmianę zasad administracji portu w kierunku większego jej usamodzielnienia, dalej ustalonem zostało w referacie, że dla rozwoju portu i wzburzenia w stosunku do niego większego zainteresowania w kraju i zagranicą, niezbędnem jest stworzenie w nim warunków, sprzyjających powstaniu przedsiębiorstw przemysłowych, co w pierwszym rzędzie wymaga wyznaczenia odpowiednich terenów portowych. Następnym postulatem jest wytworzenie odpowiednich warunków dla handlu portowego, szczególnie przy imporcie towarów, m. in. przez uproszczenie i usprawnienie dla gdyńskiego handlu hurtowego procedury, związanej z uzyskaniem zezwoleń przywozowych i zaświadczeń kompensacyjnych; ściśle ze sprawą handlu portowego związane jest zagadnienie piąte a mianowicie uruchomienie tanich kredytów dla obsługi handlowego aparatu portowego, dalej jako postulat 6-ty podkreślono konieczność uwzględniania interesów armatorów i maklerów polskich przy zawieraniu transakcyj, na które rząd może wywierać swój wpływ; jest to niezbędnem dla popierania rozwoju tych dziedzin przemysłu polskiego wobec istnienia poważnej konkurencji firm zagranicznych, zatrudnionych na tutejszym terenie. Dalej referat podkreślał konieczność zagwarantowania odpowiedniego poszanowania dla pracy przedsiębiorców portowych, od których z drugiej strony powinno się wymagać wysokiego poziomu etyki kupieckiej i zrozumienia dla interesów państwowych.

Wreszcie jako postulat 8-my podkreślona została konieczność życzliwego traktowania lojalnego i potrzebnego dla rozwoju portu kapitału zagranicznego.

Następne referaty wygłosili p. Jerzy Michalewski, Dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w sprawach kolejowych oraz w sprawie przeładunków w porcie i p. Dr. Bolesław Kasprowicz, Dyrektor Rady Interesentów Portu, o zagadnieniach podatkowych i sposobach podniesienia warunków konkurencyjności portu w Gdyni. Obaj prelegenci poddali szczegółowej analizie obecnie istniejącą sytuację w Gdyni i przedstawili odpowiednio sformułowane dezyderaty, uzgodnione poprzednio z Izbą naszą podczas specjalnie zwołanych w tym celu zebrań.

Na wszystkie poruszone w referatach kwestje odnośni przedstawiciele resortów ministerjalnych dawali wyjaśnienia, z których wynikało, że pewna ilość poruszonych spraw już stanowi przedmiot badań, inne są nawet w stadjum realizacji. W dalszej dyskusji zabierali głos liczni przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni, rozwijając poruszone tematy i pogłębiając odnośne zagadnienia.

P. Minister Zarzycki reasumując przebieg obrad konferencji, ustalił wytyczne dla metody dalszej pracy nad praktycznem zrealizowaniem podniesionych zagadnień, powierzając naszej Izbie, jako instytucji skupiającej dookoła siebie wszystkie sfery zainteresowane, zgrupowanie wszystkich wysuniętych dezyderatów dla dalszego ich załatwienia przez odpowiednie resorty przy udziale delegatów Izby i przedstawicieli gdyńskich sfer gospodarczych. Spodziewać się należy, że tak ustalona metoda pracy wyda jaknajlepsze rezultaty.

## ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM R. B.

Miesiąc luty r. b. wykazał spadek o 71.300 ton w porównaniu do stycznia r. b.

Na spadek obrotów towarowych z zamówień, w miesiącu sprawozdawczym złożyły się niepamiętne od szeregu lat burze na Bałtyku, które w dużym stopniu utrudniały normalną żeglugę i wyrządzały jej wielkie szkody. Nasilanie wiatrów dochodziło kilkakrotnie do 12° skali Beanfort'a. Silne burze grupowały olbrzymie zwały lodowe, blokując niemi wejścia do szeregu portów bałtyckich i ograniczając w ten sposób żeglugę. Ponadto należy zaznaczyć, że luty w r. b. był krótszy od stycznia o 3 dni, co również stanowiło wpływ na wysokość obrotów.

Mimo tych niesprzyjających warunków obroty lutowe wykazały w stosunku do lutego ubiegłego roku wzrost o 49.339 t. co dowodzi dalszej pracy rozwojowej portu gdyńskiego pod względem obrotów.

Zamorskie obroty towarowe w lutym r. b. osiągnęły liczbę 454.429 t., z czego na przywóz przypadło 72.369 t. i na wywóz — 382.060 t.

Zestawiając obydwie pozycje obrotu towarowego, musimy zaznaczyć, że import wykazał nieznaczny wzrost w porównaniu z importem styczniowym, natomiast eksport wyraził się spadkiem o 73.104 t.

Analizując oddzielnie obydwie pozycje obrotu oraz główniejsze ich składniki stwierdza się co następuje:

Od dłuższego czasu obserwuje się stały wzrost przywozu. Luty r. b. pod tym względem wykazał wzrost o ca 45 proc. w porównaniu z przywozem lutowym w r. ubiegłym. W imporcie lutowym obserwuje się wzrost nasion oleistych — 11.234 t. (5.086 t.) tytoniu — 1.237 t. (238 t.), fosforytów — 9.142 t. (1.523 t.) i żużli Thomasa — 7.597 t. (1.000 t.): Spadek wykazały pozycje śledzi — 2.919 t. (3.483 t.), złomu żelaznego — 15.570 t. (21.975 t.) i nieco bawełny — 6.895 t. (8.658 t.) oraz wełny — 2.450 t. (3.961 t.). Inne pozycje towarowe w przywozie utrzymały się w normach miesiąca ubiegłego.

W eksporcie dał się zauważyć spadek takich towarów jak drzewo tarte — 5.716 t.

(11.208 t.). węgiel — 321.529 t. (382.808 t.), koks — 9.285 t. (12.865 t.) i szyny kolejowe — 1.815 t. (3.280 t.). W zestawieniu z eksportem styczniowym brak pozycyj: melasy, natomiast zjawiła się pozycja soli — 550 t., saletry — 901 t., nawozów azotowych — 2.220 t. i karbidu — 161 t. Pewien wzrost wykazały takie towary jak cukier — 4.845 t. (4.525 t.), drzewo okrągłe — 2.709 t. (1.016 t.), wyroby stalowe i żelazne — 1.014 t. (706 t.) oraz papier, tektura i papa 2.257 t. (1.527 t.). Inne towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Dokładniejsze dane o obrocie towarowym portu gdyńskiego z zamorzem w lutym r. b. przedstawia następujące zestawienie:

| Import | (w tonach) |
|---|---|
| Owoce świeże | 2.461 |
| Owoce suszone | 821 |
| Orzechy i migdały | 105 |
| Korzenie | 148 |
| Kawa, kakao, herbata | 612 |
| Tytoń | 1.237 |
| Napoje alkoholowe | 8 |
| Śledzie | 2.919 |
| Fosforyty | 9.14 |
| Żużle Thomasa | 7.597 |
| Sadze | 12 |
| Tłuszcze zwierzęce surowe | 749 |
| Skóry | 2.600 |
| Nasiona oleiste różne | 11.234 |
| Oleje i smary | 39 |
| Żywica | 416 |
| Kauczuk | 660 |
| Wyroby gumowe | 25 |
| Tłuszcze i oleje roślinne | 196 |
| Garbniki | 470 |
| Farby | 18 |
| Złom żelazny | 15.575 |
| Miedź | 488 |
| Cyna | 36 |
| Cynk | 3 |
| Metale różne | 562 |
| Wyroby stalowe i żelazne | 144 |
| Maszyny, aparaty i części | 105 |
| Samochody, motocykle i cz. | 24 |
| Szmaty | 797 |
| Celuloza | 183 |
| Papa, tektura, papier | 1.365 |
| Bawełna i odpadki | 6.893 |
| Juta | 757 |
| Len, konopie, sisal i inne wł. | 39 |
| Wełna i odpadki | 2.450 |
| Różne | 1.459 |
| | 72.369 |

| Eksport | (w tonach) |
|---|---|
| Mąka ryżowa | 133 |
| Cukier | 4.845 |
| Napoje alkoholowe | 4 |
| Sól | 550 |
| Bekony | 2.098 |
| Wędliny | 261 |
| Ptactwo bite | 68 |
| Jaja | 575 |
| Makuchy | 1.831 |
| Skóry | 31 |
| Deski i łaty | 5.716 |
| Bale i słupy | 2.709 |
| Wyroby z drzewa | 110 |
| Klepki | 23 |
| Dykty | 786 |
| Meble gięte | 226 |
| Wyroby koszykarskie | 14 |
| węgiel eksportowy | 321.529 |
| węgiel bunkrowy | 16.905 |
| Koks | 9.285 |
| Saletra | 901 |
| Nawozy azotowe | 2.220 |
| Soda | 509 |
| Karbid | 161 |
| Salmiak | 28 |
| Biel cynkowa | 110 |
| Szyny kolejowe | 1.815 |
| Wyroby stal. i żel. | 1.014 |
| Cynk | 926 |
| Blacha cynkowa | 27 |
| Ruda manganowa | 665 |
| Celuloza | 533 |
| Papa, tektura, papier | 2.257 |
| bawełna | 25 |
| Materjały i wyroby włókn. | 417 |
| Różne | 2.753 |
| | 382.060 |

Z powodów przytoczonych na wstępie ruch statków w miesiącu lutym r. b. ukształtował się mniej korzystnie niż w miesiącu poprzednim, jednak w stosunku do lutego roku ubiegłego wykazał wzrost tak pod względem ilości statków, jak i ich tonażu.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu gdyńskiego 304 statki o pojemności 276.423 t. r. n., wyszło natomiast 301 statków o tonażu 277.468 t. r. n. W porównaniu z miesiącem ubiegłym stanowi to spadek o 32 statki z pojemn. 34.958 t. r. n. na wejściu i o 38 statków z tonażem 43.910 t. r. n. — na wyjściu. W zestawieniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego nastąpił wzrost o 48 statków o pojemności 65. 321 t. r. n. na wejściu i o 40 statków o pojemności 57.080 t. r. n. — na wyjściu.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w lutym r. b. wyniósł 909.2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 33 i wreszcie średni postój statku 64,5 godzin.

Szczegółowe dane o ruchu statków przedstawia następująca tabela:

| | na wejściu | | na wyjściu | |
|---|---|---|---|---|
| | ilość statk. | t. r. n. | ilość st. | t. r. n. |
| Polska | 29 | 32.766 | 29 | 29.290 |
| W. M. Gdańsk | 2 | 1.495 | 2 | 1.495 |
| Anglja | 9 | 11.597 | 10 | 14.879 |
| Czechosłowacja | 3 | 663 | 3 | 663 |
| Danja | 41 | 34.019 | 39 | 31.723 |
| Estonja | 3 | 1.189 | 4 | 1.570 |
| Finlandja | 9 | 10.760 | 10 | 12.228 |
| Francja | 1 | 813 | 1 | 813 |
| Grecja | 6 | 14.907 | 8 | 20.244 |
| Holandja | 9 | 7.132 | 9 | 10.295 |
| Kanada | — | — | 1 | 3.413 |
| Litwa | 2 | 982 | 1 | 591 |
| Łotwa | 2 | 2.906 | 1 | 1.621 |
| Niemcy | 66 | 42.992 | 66 | 41.854 |
| Norwegja | 33 | 25.931 | 31 | 25.630 |
| St. Zjedn. A. P. | 3 | 16,138 | 3 | 16,138 |
| Szwecja | 82 | 66.611 | 80 | 62.623 |
| Włochy | 2 | 3.524 | 1 | 2.378 |
| | 304 | 276.423 | 301 | 277.468 |

Kolejność bander statków, będących w lutym w porcie gdyńskim ukształtowała się w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła jak zwykle Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Danja, czwarte — Polska, piąte — Norwegja i t. d.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim w ciągu lutego br. przedstawia się w sposób następujący: przyjechało 214 osób wobec 98 w miesiącu ubiegłym, wyjechało natomiast 284 wobec 320 w styczniu rb. Ogólny ruch pasażerski w lutym obejmuje 498 osób wobec 418 w miesiącu ubiegłym. W ogólnym zatem ruchu pasażerskim nastąpił nieznaczny wzrost, pomimo szalejących burz w tym okresie.

Z ogólnej liczby pasażerów przybyło do portu gdyńskiego: z Anglji — 20 osób, Danji — 18, Finlandji — 7, Holandji — 15, Stanów Zjednoczonych Am. Półn. 148 i Szwecji — 6. Wyjechało natomiast do Anglji 98 osób, Litwy — 1 i Stanów Zjednocz. A. P. — 185 osób.

## ZWIĄZEK EKSPORTERÓW MASŁA PRZY IZBIE PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 4 marca br. odbyło się w Bydgoszczy, z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nadzwyczajne walne zgromadzenie Związku Eksporterów Masła przy współudziale reprezentantów eksportu prywatnego, spółdzielczego, oraz Związków producentów masła.

Na zebraniu tem uchwalono zaprojektowane przez specjalną Komisję Statutową, zmiany statutu Związku i dokonano wyboru Zarządu, oraz Komisji Rewizyjnej.

Do zarządu Związku weszli:

p. Jan Lipiński z Torunia, jako prezes związku, p. M. Szpinak z Warszawy, jako zast. prezesa, oraz p. Grabowski z Bydgoszczy, jako skarbnik.

Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani:

p. Jan Jędrzejczak z Inowrocławia, p. S. Czarnobroda z Golubia, i p. Jauch z Inowrocławia.

Uznając konieczność zorganizowania biura Związku z siedzibą w Gdyni, na silnych podstawach, uchwalono upoważnić Zarząd Związku do stworzenia odpowiedniego aparatu wykonawczego w Gdyni.

Pozatem omówiono sprawę powołania do życia Centrali Zbytu Masła przy Związku Eksporterów Masła z tem, że odnośny projekt zostanie rozpatrzony na najbliższem posiedzeniu tegoż Związku.

Należy zaznaczyć, że przeprowadzona reorganizacja Związku Eksporterów Masła spotkała się z uznaniem i poparciem ze strony zainteresowanego, zwłaszcza prywatnego, eksportu, oraz miarodajnych czynników rządowych, tem więcej, że dążeniem Związku będzie nawiązanie ścisłej współpracy z istniejącemi centralami spółdzielczemi celem skoordynowania wszelkich wysiłków idących w kierunku uporządkowania stosunków w dziedzinie naszego handlu masłem na rynku wewnętrznym i konsekwentnego przeprowadzenia akcji wzmożenia odnośnego eksportu.

## RUCH CUDZOZIEMCÓW W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego w Komisarjacie Rządu w roku 1933 do Gdyni przybyło i zameldowało się ogółem cudzoziemców 868, wyjechało 673 (z pominięciem obywateli W. M. Gdańska). W porównaniu do roku poprzedniego ruch cudzoziemców wzrósł, gdyż w roku 1932 przybyło cudzoziemców 386, a wyjechało 494.

Według przynależności państwowej, najwięcej przybyło do Gdyni Niemców — 193, następnie Czechów i Słowaków — 109, Amerykanów U. St. Zjedn. — 83, Holendrów — 47, Duńczyków — 43, Austrjaków — 40, Francuzów — 33, Anglików — 32, Węgrów — 31, Włochów 29. Szwedów — 26, Belgów — 20, Rumunów — 18, Jugosłowian — 17, Litwinów — 16, z Rosji Sow. — 13, Estończyków 12, Norwegów — 9, Szwajcarów — 8, Łotyszów — 7, Hiszpanów — 6, z Kanady — 4, Turków — 2, Chińczyków — 1, z Brazylji — 1.

Zaznaczyć należy, że liczby powyższe nie obejmują cudzoziemców, którzy przybyli do Gdyni, jako załoga okrętów — liczby tej nie da się ustalić.

## SAMOCHODY W GDYNI.

Według obliczeń Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu — Gdynia ogółem posiada 310 samochodów w dniu rejestracji 1 stycznia br. W liczbie tej samochodów prywatnych 98, dorożek samochodowych — 82,

autobusów — 20, samochodów półciężarowych — 13, sanitarny 1, specjalnych — 2.

Ogólna liczba samochodów Gdyni w porównaniu do innych miast nie jest wielka, lecz jeżeli ujmiemy liczbę samochodów w porównaniu do liczby mieszkańców, to w Gdyni wypada 80 samochodów na 10.000 mieszkańców, gdy w Warszawie liczba ta wynosi 60 samochodów na 10.000 mieszkańców, a w żadnem z województw nie przekracza 30. W województwie pomorskiem na 10.000 mieszkańców przypada ok. 27 samochodów.

**SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LUTY 1934.**

Luty upłynął pod znakiem zastoju w interesie frachtowym, co jest zresztą zjawiskiem powtarzającem się każdego roku. Jeżeli chodzi o poziom płaconych frachtów, osiągnął on niewątpliwie swą dolną granicę w ubiegłym miesiącu.

ANGLJA: Zafrachtowano cały szereg statków przeważnie niemieckich dla ładunków mieszanych drewna z przeznaczeniem do Londynu, jak również duński statek o wielkości 600 stds., oraz estoński statek 800 stds. na początek marca. Stawki frachtowe pozostały mniejwięcej na poziomie ze stycznia. —

Poza statkami linjowemi zafrachtowano około trzech statków dla mieszanych ładunków zboża i drewna do Hull po dotychczasowych stawkach frachtowych.

Zafrachtowano duński statek, gotowy do załadunku w początku marca, dla ładunku 600 stds. DBB z Gdyni do Londynu, oraz duński statek dla ładunku 300 stds. DBB Gdynia/Shoreham na drugą połowę kwietnia i wreszcie szwedzki statek o wielkości 600 stds. dla partyj kopalniaków z Gdyni do Grangemouth Dock z natychmiastowym załadunkiem.

Warto wspomnieć o dokonaniu kontraktu na przewóz ładunku 1100 load podkładów z Gdańska do Garston po stawce 11/— za load, załadunek w marcu, oraz ładunku częściowego DBB z Gdyni do Bristol po 38/— za std., z datą ładowania również w marcu.

HOLANDJA: Sytuacja we frachtowaniu drewna do Holandji nie uległa zmianie. Notowania frachtów nie wykazują zmian w stosunku do notowań w styczniu.

BELGJA: Zarówno jak dotychczas zdołano i w lutym ulokować na rynku belgijskim dość znaczną ilość partyj drewna, wobec czego powstała konieczność zafrachtowania całego szeregu statków dodatkowych, jako uzupełnienie dla statków linjowych. — Stawki frachtowe nie uległy jednak zmianie w porównaniu do ostatniego miesiąca.

Niewątpliwie interesującym jest fakt zafrachtowania niemieckiego statku o ładowności 1700 ton dla ładunku podkładów dębowych do Ostendy po stawce 7/3 w złocie za load.

FRANCJA: Eksport drewna do Francji nie wykazał zmian w ubiegłym miesiącu. Pojawiające się na rynku drobne partje były ładowane na statki linjowe. Jeden statek trampowy załadował partję 480 stds. do 3 portów północnego i zachodniego wybrzeża Francji. Pewne ożywienie zaznaczyło się w eksporcie owoców strączkowych, przedewszystkiem do Rouen, dokąd zafrachtowano dodatkowy statek 1000 ton. Stawka frachtowa wynosiła rzekomo 8/6 za tonę.

DANJA: Na skutek małej ilości partyj zboża przeznaczonych na eksport do Danji. oraz łagodnej pogody, wykluczającej wszelkie niebezpieczeństwo trudności nawigacyjnych, stawki frachtowe uległy dalszej zniżce. Zawarto pewną ilość kontraktów po następujących stawkach:

RM 4,50 za partje zboża, przezn. do jednego lub 2 portów duńskich, położonych nie bardziej na północ od Aarhus.

RM 5,— za partje przeznaczone do jednego portu duńskiego, położonego nie bardziej na północ od Aalborg,

RM 5,50 za partje przeznaczone do Frederikshavn lub Limfjord.

RM 5,— za partje ładowane na statki parowe do Esbjerg.

Sytuacja we frachtowaniu węgla na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim nie uległa zasadniczym zmianom w ciągu ostatniego miesiąca. Stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym nader niskim poziomie, nie wykazując żadnej poprawy.

IRLANDJA: Zafrachtowano cały szereg statków o wielkości 3000 ton po stawce 4/3. oraz kilka mniejszych statków pod ładunki 1/1.500 ton po stawce 6/9 do Dundalk, Cork i Limmerick.

HOLANDJA: Do Amsterdamu i Rotterdamu płaci się obecnie za statki 3/4000 ton 4/— do 4/3 za 1000 kg. przy wyładunku dziennym 1500 ton.

BELGJA: Za partje o wielkości 3/4000 ton. przeznaczone do portów belgijskich. płacono w okresie sprawozdawczym 3/9 do 4/—.

SKANDYNAWJA: Stawki frachtowe. płacone przy eksporcie do portów skandynawskich, utrzymały się również na dotychczasowym poziomie.

WŁOCHY: W lutym przypadały terminy wykonania wielu poprzednio zawartych kontraktów, co wpłynęło na zwiększenie eksportu, nie miało jednak wpływu na poziom notowań frachtowych.

Za statki o wielkości 5/6000 ton z przeznaczeniem do Zachodniej Italji płacono 7/3. 7/6. zaś do Morza Adrjatyckiego płacono 8/3, 8/6. —

**OTWARCIE ŻEGLUGI NA WIŚLE.**

W dniu 7 bm. otwarta została komunikacja wodna pomiędzy Gdynią — Gdańskiem a Warszawą. Komunikację tę utrzymuje Towarzystwo „Vistula".

# WIADOMOŚCI MORSKIE

## RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPJI W LUTYM 1934 R.

W miesiącu lutym do portu w Antwerpji zawinęło 730 statków i łącznej pojemności 1.533.256 ton, przeciętny tonaż statków wynosił więc 2044 tony. W tym samym miesiącu r. 1933 do portu zawinęło 717 statków o łącznej pojemności 1.545.389 ton.

Pod względem przynależności państwowej podział statków przedstawiał się w sposób następujący: pod banderą angielską zawinęło 220 statków, niemiecką 157, holenderską 98, norweską 49, francuską 46, belgijską 37, duńską 35, szwedzką 29, fińską 12, amerykańską 11, grecką 8, rosyjską 7, estońską i panamską po 6, łotewską i portugalską po 5, brazylijską i włoską po 4, japońską i polską po 3, hiszpańską i jugosłowiańską po 2 i islandzką 1.

## ODMŁADZANIE GRECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W ciągu roku 1933 nabyto przez grecką marynarkę handlową 90 statków o łącznej pojemności 330 000 t. W tym samym okresie sprzedano około 80 statków starych o łącznej pojemności 200 000 ton. W ten sposób ogólny tonaż greckiej floty handlowej w roku 1933 wzrósł o 130.000 ton, przyczem przez nabycie statków nowszej konstrukcji ilość statków, mających mniej niż 20 lat, wzrosła z 35 do 42% ogólnego tonażu. Jak wiadomo grecka flota handlowa odgrywa poważną rolę pośród flot innych państw Europy, znana jest również walka konkurencyjna, jaką flota grecka na wszystkich wodach prowadzi. Szczególnie dotkliwie daje się ona we znaki angielskiej flocie handlowej, ze względu na swe niskie koszty eksploatacyjne i przez to niskie frachty.

## FRANCJA ZAPEWNIA PRZEWOZY DLA SWEJ FLOTY.

Przy podpisaniu kontraktu na dostawę sowieckiego donieckiego węgla do Marsylji, Francja zastrzegła, iż 30% dostarczonego węgla zostanie przewiezione na statkach francuskich.

## „KOCIE OKO" JAKO ZNAK ŻEGLUGOWY.

Na znanym efekcie silnego odbijania promieni słonecznych, połyskiwania i jakby świecenia się polega zastosowanie szkieł, lub wielograniastych czerwonych płytek zamiast tylnego „światła" do rowerów. Obecnie „kocie oko" tego typu znalazło świetne zastosowanie na mniej uczęszczanych szlakach żeglugi. W Danji liczne są dojazdy o pośledniejszem znaczeniu, których oświetlanie nocne się nie opłaca. Na szlakach tych statki jadą zazwyczaj świecąc sobie prożektorami. Okazało się, że ustawienie na dziennych znakach i innych odpowiednich miejscach „kocich oczu" pozwala widzieć jakoby prawdziwe latarnie. Koszt utrzymania takiego nocnego „oświetlenia" oczywiście równa się zeru. — Duńska administracja pilotażu i znaków brzegowych zamówiła zgórą 200.000 „kocich oczu" dla wprowadzenia tych nowych znaków na dojazdach portowych, mających drugorzędne znaczenie.

Możliwe, że system ten rozpowszechni się również gdzieindziej, zwłaszcza w nocnej żegludze rzecznej, posługującej się światłem reflektorów.

## RADJOBOJA GŁĘBOKOŚCI.

Na niektórych podejściach do portów angielskich już na dużej odległości od portu wodostany, w związku ze skombinowanem działaniem przypływo - odpływowych zjawisk i wiatru, wahają się znacznie i nieregularnie. Każdorazowy wodostan na takim nieraz trudno dostępnym, odcinku morza, musi być znany ze względu na bezpieczeństwo żeglugi. Stąd zastosowanie przez angielski Urząd Morski nowego wynalazku — radjoboji głębokości.

Na zwykłej boji ustawiony jest aparat, elektrycznemi kontaktami reagujący na zmiany głębokości dna pod boją. Kontakty rejestruje płyta gramofonowa, sygnalizująca ze swej strony zarejestrowana głębokość w odstępach 15 minutowych. Odbiór radjowy z płyty gramafonowej dzięki odpowiedniej instalacji radjowej odbiorczo-nadawczej na statkach możliwy jest na odległość 30—60 mil morskich.

## „TAK PRĘDKO JAK MOŻLIWE".

Spór w dwu instancjach rozwinął się na ten temat w niemieckich sądach. Umowa frachtowa na przewóz morski (charter) zawierała klauzulę, iż „statek ma być rozładowywany" tak szybko, jak statek może zazwyczaj wydawać. Jak było zaznaczone w charterze statek mógł wydawać po 500 ton dziennie , odbiorcy jednakże nie przyjęli odbioru w tem tempie. Zadowolnili się oni tem,

że w Niemczech niema orzeczenia normującego wyładunek i tem, że wyładunek „nie powinien w żadnym wypadku przewyższać 400 ton na dobę“, stosownie do panującego zwyczaju. Wyrok zapadł na korzyść armatora, odbiorcy jednakże zaapelowali i — przegrali. Niewątpliwie więc obecnie obowiązuje również w Niemczech zasada, iż klauzula czarteru „tak szybko jak możliwe“ oznacza: „tak szybko jak statek może wydawać“.

# WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

## W SPRAWIE ZNIESIENIA ZAKAZÓW NA PRZYWÓZ TOWARÓW Z NIEMIEC.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 marca 1934 roku (Dz. Ustaw R. P. Nr. 21 z dnia 14 marca 1934 roku poz. 162) zniesione zostały z dniem 15 marca br. antyniemieckie zakazy przywozu „załącznik Nr. 3 zakazów przywozu, ustalony Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 11. 10. 33 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów“ (Dz. Ustaw R. P. Nr. 79, poz. 561).

Od powyższego terminu t. j. od dnia 15 marca br., obowiązują jedynie zakazy przywozu na towary, wymienione w załącznikach Nr. Nr. 1 i 2 wyżej wskazanego rozporządzenia.

## W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że podania o przywóz towarów reglamentowanych na II kwartał 1934 należy składać do tut. Izby Przemysłowo-Handlowej, najpóźniej do dnia 30 marca bież. roku. Podania winny być wnoszone na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy i Przedstawicielstwie Izby w Toruniu.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85/1932, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy, mające zaś swą siedzibę w Toruniu — w Przedstawicielstwie Izby w Toruniu.

Podania należy składać w 2 równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie, o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Ekspozyturę lub Przedstawicielstwo Izby, względnie notarjusza odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1931. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerjum für Handel und Verkehr), zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji należy dołączyć fakturę, poświadczoną przez czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze, lub jego ekspozytury w Bratislavie lub Uzhorowie.

Podania winny być zaopatrzone w znaczek stemplowy 5,— zł. a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. — Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby wzgl. na nasze konto w P. K. O. Nr. 204 415.

Izba nadmienia, że podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi.

W końcu Izba zwraca uwagę na okólnik z dnia 26 maja 1933 r. (L. dz. 5445/33/II Gr.G) w sprawie podawania w podaniach o przywóz realnej wartości towaru, tj. musi być podana wartość krajowa towaru.

## OBNIŻENIE TARYFY NA WYWÓZ KWASU SIARKOWEGO Z GÓRNEGO ŚLĄSKA PRZEZ GDYNIĘ.

Uwzględniając wniosek Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, Ministerstwo Komunikacji wprowadziło z dniem 10 marca 1934 r. zniżoną taryfę na wywóz kwasu siarkowego z Górnego Śląska przez porty polskie.

Odpowiednie uzupełnienie taryfy towarowej ogłoszono w Dz. T. i Z. K. z r. 1934. Nr. 15 poz. 108.

## MOŻLIWOŚCI NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A MADAGASKAREM.

W uzupełnieniu informacyj podanych w „Informatorze Eksportowym“ z X. 11. 33 r. Nr. 9, należy nadmienić, że zdaniem osób na rynku wprowadzonych eksport bezpośredni towarów polskich na Madagaskar nie powinien przedstawiać zdaniem osób na tamtejszym rynku wprowadzonych większych trudności, niż to ma miejsce w stosunkach handlowych Czechosłowacji, Danji lub Niemiec z tą kolonją francuską.

Zapłata uskuteczniana jest w wypadku bezpośredniej współpracy eksporterów europejskich z firmami na Madagaskarze z chwilą przybycia towaru lub w 30,60 a także 90 dni za pośrednictwem banków. Na Ma-

dagaskarze znajdują się obecnie następujące banki:

1) Banque de Madagascar, 88 Rue de Courcelles, Paris,

2) Compotoir National d'Escopte de Paris, 14 Rue Bergére, Paris,

3) Credit Foncier de Madagascar, 14 Rue d'Athénes, Paris.

Przy bezpośredniej współpracy z Madagaskarem nieodzownem jest składanie ofert cif we frankach francuskich. Zasadniczo przyjęte warunki zapłaty są obecnie 60 dni od chwili przybycia towaru za zaakceptowaniem dokumentów.

Z artykułów eksportowych Polski najbardziej interesującemi dla Madagaskaru byłyby: spodnie, marynarki, koszule, tkaniny bawełniane, naczynia emaljowane, oleje ciężkie, cynk i drzewo, pod warunkiem możliwości konkurencji z Norwegją w tej ostatniej branży.

Poważniejsze rezultaty można uzyskać przez współpracę eksporterów polskich z europejskiemi domami eksportowemi, posiadającemi oddziały na Madagaskarze, nie zaniedbując skorzystania z możliwości nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych ułatwionych przez utworzenie na Madagaskarze Konsulatu Honorowego R. P.

Bezpośrednie połączenia okrętowe między portami europejskiemi a Madagaskarem utrzymują następujące towarzystwa: 1) Messageries Martimes (linja francuska); 2) Compagnie Havraise Péninsulaire (francuska); 3)Clan Line Steamers Ltd. (angielska); 4) Thesen Steam Ship Co Ltd. (angielska); 5) Scandinavian Line (norweska). P. J. E.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 LUTEGO DO 7 MARCA 1934 R.

ALGERJA. Rozporządzeniem z dnia 25 stycznia 1934 r. podzielone zostały kontyngenty na drzewo i wyroby z drzewa, przyczem dla Polski przyznano udział w ramach kontyngentu dla „autres pays".

ARGENTYNA. Według zarządzenia władz argentyńskich utrzymana została aż do 31. V. 34 r. możność składania przez importerów argentyńskich oświadczeń równoznacznych z przysięgą co do prawdziwości przedłożonych dokumentów i podanych cen, zamiast zawizowanej przez konsulat argentyński faktury.

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 27 lutego 34 r. ustanowione zostało cło na jabłka (poz. 95 a), świeże importowane w skrzyniach, koszykach, pudłach itp. o wadze 15 kg i poniżej cła wg. taryfy minimalnej 100 fr. × 1,5. O wadze powyżej 15 do 20 kg w okresie od 1 kwietnia do 31 sierpnia 5 f. × 5. W okresie od 1 września do 31 marca stosowane będzie cło pierwsze tj. 100 fr. × 1,5.

BUŁGARJA. Ministerstwo przemysłu i handlu wydało rozporządzenie, na mocy którego zniesiony został bezcłowy import przędzy konopnej niefarbowanej, sprowadzanej dla celów przemysłowych.

Dziennik urzędowy bułgarski z dnia 23. II. 34 r. zawiera nowe zarządzenie, rozszerzające system zakazów przywozu. Mianowicie przywóz wyrobów garbarskich, samochodów, zabawek i worków dziecinnych, rowerów, aparatów fotograficznych, gramofonów i płyt, aparatów radjowych, odbywać się może tylko na zasadzie wywozu z Bułgarji następujących artykułów: węgla kamiennego, olejku różanego, wina, wódki, kaoliny, kamieni, drzewa okrągłego i tartego i tytoniu starych zbiorów (do r. 1930 włącznie). Wspomniane układy kompensacyjne odbywać się muszą za zgodą Banku Narodowego.

CYPR. Z dniem 1 stycznia 1934 r. podwyższone zostały cła na cement, mąkę pszenną, ryż, wyroby alkoholowe, piwo, ryby solone.

CZECHOSŁOWACJA. Komisja Walutowa wyłączyła ostatnio 80 pozycyj całkowicie, a 40 częściowo z systemu pozwoleń dewizowych. Istnieją plany reorganizacji przepisów importowych w sensie połączenia ograniczeń przywozowych, dewizowych i monopolowych.

Z dniem 10 marca podniesione zostało cło ruchome na masło w stosunku do państw beztraktatowych do wysokości 650 kc. W stosunku do państw traktatowych obowiązuje cło konwencyjne, którego górna granica została zafiksona w traktacie z Polską w wys. 500 kc. od 100 kg. Cło na sadło, bydło i zboże pozostaje bez zmiany.

FINLANDJA. Na mocy dekretu prezydenta wprowadzoną została reglamentacja importu mięsa wieprzowego, słoniny, smalcu, margaryny i masła.

FRANCJA. Projektowaną jest zmiana cła ad valorem na cło specyficzne na instrumenty do rysunków technicznych, i wprowadzenie dodatkowej opłaty na pomarańcze, mandarynki itp. Przyjęty został przez parlament projekt zryczałtowania podatku od wyrobów cukierniczych, czekolady, cykorji, ryżu, soli, tapioki itp. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do autres pays na narzędzia miernicze, papier i tekturę t. zw. marmurkową, obuwie damskie. Rozporządzeniem z dnia 23 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkich owoców, zarówno świeżych jak suszonych i owoców w puszkach.

HOLANDJA. W dniu 24. II. 34 r. wyszło rozporządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych, dotyczące ograniczenia wwozu tłuszczu wołowego (nietopionego). Pozwolenia na wwóz udzielane są przez Crisis Zuivelcentrale (Centrala Nabiału).

Rozporządzenie powyższe ogranicza wwóz na okre od 19. I. 34 do 1. I. 35.

Na mocy rozporządzenia z dnia 19 lutego 1934 r. zwolnione zostały od podatku nawozy i wszelkie pomocnicze preparaty dla celów rolniczych. Dekretem z dnia 27 lutego 1934 r. skontyngentowany został import beretów i czapek na przeciąg jednego roku. Kontyngent oparty jest na przeciętnej równającej się 45% importu w latach 1931/32.

Przedłużony został upływający z dniem 1 marca 1934 r. termin kontyngentowania importu następujących towarów: cynk w płytach — 12 miesięcy — 70% przeciętnego importu w latach 1931/32, gwoździe druciane, drut żelazny i kolczasty, 12 miesięcy — 50, 80, i 100% importu w latach 1931/32, c) niebielone — 30% 1931/32: — meble drewniane — 6 miesięcy — 50 proc. 1931/32: meble bambusowe, trzcinowe itp. — 12 miesięcy — 30% — 1931/32; plusz, aksamit itp. — 12 miesięcy — 30% wartości i 35 ilości — 1931/32. Obrusy serwetki, ręczniki, prześcieradła itp. — 12 miesięcy — 30% wartości i 50% ilości — 1929/1931. Projektowane jest wprowadzenie podatku kryzysowego od importowanego mięsa.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dniem 14 lutego br. skontyngentowany został na okres 3 miesięcy import materjałów włókienniczych.

W. P. IRLANDJA. Z dniem 16 lutego 1934 r. wprowadził rząd irlandzki premję wywozową w wysokości cła brytyjskiego na cały szereg produktów przemysłowych, z ważniejszych wymienić należy: odzież, jutę, zboża dla przemysłu browarnianego, margarynę, butelki, jelita, maszyny rolnicze, papier, paszę, smary benzynowe itp.

ŁOTWA. Według informacyj oficjalnych rząd nie zamierza dopuścić do obniżenia kursu łata. W związku z tem możliwe jest wprowadzenie 15% podatku importowego. Kontyngenty importowe wyznaczone na II kwartał r. b. zostały zmniejszone w stosunku do obowiązujących poprzednio.

NIEMCY. Przydział dewiz na marzec r. b. obniżony został z 50 na 45% zarówno w zakresie pozwoleń ogólnych, jak i specjalnych. udzielanych na pokrycie zobowiązań z tytułu obrotu towarowego.

NORWEGJA. Rozporządzeniem z dnia 9 lutego 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia pasów transmisyjnych i ołówków. Dekretem z dnia 23 lutego wprowadzono zakaz przywozu świeżych i lekko solonych ryb i raków.

NIGERJA. Z mocą obowiązującą od 5 lutego br. zwolniony został od opłaty celnej import artykułów. przeznaczonych do instalacji centralnego ogrzewania.

RODEZJA PÓŁNOCNA. Zakazany został import pendzli pochodzenia japońskiego.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Dekretem z dnia 5 stycznia 1934 r. wprowadzony został zwrot cła za skórę, narzędzia, tekturę wulkanizowaną, haftki, nici, lniane, konopie, len itp. surowce, sprowadzane dla celów przemysłowych.

RUMUNJA. Okólnikiem z dn. 20 bm. Nr. 368935 rumuńskie Ministerstwo Finansów poleciło podległym urzędom celnym zaostrzyć kontrolę przy imporcie maszyn włókienniczych i pod żadnym pozorem nie wpuszczać do Rumunji używanych lub odnowionych maszyn i ich części, nawet,/gdyby były one w najlepszym stanie.

Zamierzone powołanie do życia „Urzędu przywozu i wywozu“ nie ma wywołać zasadniczej zmiany systemu ograniczeń przywozowych, a jedynie uprościć formalności związane z techniką kontyngentową i dewizową.

Rozporządzeniem z dnia 5 lutego 1934 r. ogłoszoną została ustanowiona przeciętna wartość szacunkowa służąca za podstawę dla obliczenia podatku luksusowego i obrotowego na jaja w skorupkach w wysokości 2000 lei za 100 kg i motorówki — 18.000 lei za 100 kg.

STANY ZJEDNOCZONE. Wprowadzony został podatek od importu alkoholu i wyrobów alkoholowych, który przedstawia się następująco: spirytus — 2 dolary od 1 galonu, — woda kolońska, perfumy itp. 2 dolary — wina do 14% — 0,10 dolara, od 14—21% — 0,20. od 21—24% — 0,40, powyżej 24% — 2 dolary, wina o zawartości kwasu węglowego — 0,025 dol., likiery do 24% — 0,025, — wino winogronowe i alkohol sztuczny dla wzmocnienia wina — 0,20, napoje słodowe — 5 dol. od beczki.

SZWECJA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na porcelanę i wyroby fajansowe.

URUGWAJ. Z dniem 1. II. 34 r. nastąpiło znaczne rozluźnienie przepisów dewizowych, mianowicie dozwolony został wolny handel dewizami, pochodzącemi z innego tytułu niż eksport towarów urugwajskich, za pośrednictwem banków: kurs zakupu dewiz ma kształtować się zależnie od popytu i podaży. Kurs oficjalny odnosić się będzie do dewiz pochodzących z eksportu towarów urugwajskich i importu artykułów niezbędnych do życia: specjalny kurs wyznaczony będzie dla transakcyj kompensacyjnych.

WIELKA BRYTANJA. **Przy eksporcie bezpośrednim przez Gdynię i Gdańsk, towary polskie nie wymagają świadectw pochodzenia z tytułu dodatkowego cła 20% ad valorem,** nałożonego na towary francuskie w myśl rozporządzenia Board of Trade z dn. 9 lutego br.

Towary polskie eksportowane do Anglji z przeładunkiem w portach belgijskich, holenderskich i niemieckich, bez bezpośredniego konosamentu. a tylko z polską fakturą, muszą posiadać świadectwo. które stwierdziłoby ich pochodzenie. Świadectwo takie może być wystawione przez władze celne w porcie przeładowania (oczywiście za pewną opłatą). Procedura ta praktykuje się często w stosunku do licznych towarów przybywających do Anglji i świadectwo tego rodzaju jest uznawane przez władze celne angielskie które są zdania, że w porcie przeładunku towaru najłatwiej jest stwierdzić. skąd przybył, a to na podstawie oryginalnej faktury, konosamentu, znaków itp.

Towary polskie przeładowane w portach niemieckich. holenderskich i belgijskich. lecz z bezpośrednim konosamentem porty polskie—Anglja nie potrzebują świadectwa pochodzenia.

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE i EKSPORTOWE

## FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma finlandzka interesuje się mączką z gorczycy. R/5396/3P/Pi.

Firma japońska obejmie zastępstwo eksporterów chmielu na Mandżurję i Daleki Wschód. R/5170/333/Pi.

Firma polska w Kanadzie pragnie nabywać w Polsce zegarki złote i srebrne, ręczne, tańszego gatunku. P/5372/44/Sz.

Polsko-brazylijska firma agenturowa nawiąże kontakt z eksporterami. E/4785/3F/Ch.

Biuro agenturowe w Palestynie obejmie przedstawicielstwo towarów polskich wszelkich branż. E/4526/4E/Ch.

Firma francuska nawiąże kontakt z eksporterami mebli kuchennych. P/4738/40/Ba.

Firma w Algierze obejmie przedstawicielstwo fabryk dykt. P/4880/40/Ba.

Firma francuska nawiąże stosunki handlowe z eksporterami dykt. P/5290/40/Ba.

Firma fińska wejdzie w współpracę z producentami dykt. P/5400/40/Ba.

Firma niemiecka pragnie nabywać dykty. P/5387/40/Ba.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

# SPRAWY TARYFOWE

## NOWE TARYFY PORTOWE W HAMBURGU.

W Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt z dnia 20 lutego br. opublikowana została nowa taryfa opłat portowych w Hamburgu, która zaczęła obowiązywać z dniem 15. bm.

Taryfa ta, jak zobaczymy z poniżej przytoczonej analizy ma przedewszystkiem na celu uproszczenie dotychczas obowiązujących bardzo skomplikowanych obliczeń taryfowych, pozatem zaś następuje niemal całkowite zbliżenie taryf hamburskich z taryfami bremeńskiemi, co złago-

dzić ma walkę konkurencyjną, jaka między temi dwoma portami niemieckiemi się toczyła.

Zmiany taryfy opłat (Kaitarif) polegają w pierwszym rzędzie na znacznem uproszczeniu jej. W starej skomplikowanej taryfie rozróżniano *opłaty za przeładunek*, dokonany przez zarząd Nabrzeży, zależnie od tego czy towar jest wywożony za morze, do krajów europejskich, albo pozaeuropejskich, — czy to jest przywożony morzem z krajów europejskich, albo pozaeuropejskich, — czy jest przewożony z jednego magazynu do drugiego, czy jest przeładowywany bezpośrednio, przez magazyn albo ze statków na inne statki.

Nowa taryfa rozróżnia tylko opłaty za przeładunek towarów przez Zarząd Nabrzeży:

a) przy wywozie morzem, albo przy dostawie na nabrzeże w celu odebrania samochodami albo zaprzęgami konnemi,

b) przy przywozie z zamorza albo przy dostawie na nabrzeże w celu odebrania na lądzie w inny sposób, niż samochodem, albo zaprzęgiem konnym,

c) przy przeładunku towarów przewożonych z jednego składu do drugiego.

Opłaty za przeładunek wynoszą zależnie od klasy towarowej ad a) od 5 do 23 fenigów, ad b) 15—30 fenigów, ad c) za dwie najtańsze klasy towarów 5 wzgl. 8 fenigów, za inne 10 fenigów — wszystko od 100 kg. — Dodać należy, że opłaty ad a) i c) pobiera się od wystawcy kwitu sterniczego, ad b) od odbiorcy towaru.

Istniejący w Hamburgu *podział towarów na klasy* służy do obliczania kosztów przeładunku, w odróżnieniu od klasyfikacji gdyńskiej, służącej do obliczania opłaty od ładunku (mylnie zwanej w Gdyni „brzegowe"). — Dawna hamburska taryfa dzieliła towary na 5 klas (a—e), przyczem towary w imporcie należały często do wyższych klas, aniżeli w eksporcie (n. p. piwo w imporcie klasa d = 0,20 RM, w eksporcie klasa b = 0,10 RM), przyczem również tabela opłat za przeładunek poszczególnych towarów była wyższa dla importu, aniżeli dla eksportu. — Nowa taryfa hamburska przewiduje również 5 klas towarów: Klasa E na szereg wyrobów żelaznych i klasy a—d na inne towary, — przyczem przynależność do klas nie zmienia się w zależności od importu, czy eksportu.

Zaniechany został również podział kosztów w zależności od przeładunku bezpośredniego i pośredniego. Umożliwi to obecnie ekspedytorom hamburskim ścisłą kalkulację; w wielu wypadkach bowiem nie można przewidzieć, czy bezpośredni przeładunek będzie możliwy, co m. in. było powodem składania przez różnych ekspedytorów odmiennych ofert za te same świadczenia, wykazujących niekiedy poważną rozpiętość stawek.

*Opłaty za składowanie* towarów według nowej taryfy są również bardzo uproszczone w porównaniu ze starą taryfą. Za trzy dni po złożeniu towaru do magazynu, oraz za przewidziane ustawą dni wolne od pracy nie pobiera się opłat. Poza temi dniami liczy się za każdy dzień i 100 kg:

a) za zboża, nasiona oleiste, mąkę, nasiona strączkowe, nawozy sztuczne i pasze 0,01 RM.

b) za wszelkie inne towary 0,02 RM.

Za składowanie towarów pod gołem niebem liczy się 0,10 RM za każde 100 kg i rozpoczęty miesiąc.

Za użycie nabrzeża przez statek uiszcza się t. zw. *brzegowe* (Kaigeld), składające się z opłat za wagę towaru i pojemność statku, a którem ładunek *nie może* być obciążony. — Opłata za wagę towaru wynosi w ruchu z portami europejskiemi, morza Śródziemnego i Czarnego, z wyspami Kanaryjskiemi i Maderą, z wyłączeniem Azorów — za 100 kg 7 fenigów; w ruchu z innemi portami przy imporcie 12 fenigów, przy eksporcie 15 fen. — Opłata za pojemność statku zależnie od jego pojemności netto wynosi od 2—6 fenigów za 1 m$^3$.

*Kolejowe przewoźne stacyjne* na terenie stacji Hamburg — Hauptgüterbahnhof wynosi za każde 100 kg towarów 2,2 fenigi.

Podaliśmy powyżej jedynie najważniejsze opłaty, pomijając dla braku miejsca opłaty za użycie hangaru rozdzielczego, zbiorowego, owocowego, za pracę nocną, nadgodziny, ważenie itp.

Nowa taryfa opłat portowych w Hamburgu jest uważana przez tamtejsze sfery interesantów jako jedno z najważniejszych posunięć w historji portu. Zarazem uchodzi ona jako wyraz współpracy Hamburga i Bremy. Nie znaczy to, że rywalizacja została zakończona; przeciwnie, nową taryfę uważa się jako uszlachetnienie tej rywalizacji, prowadzenie jej na podłożu rzetelności kupieckiej.

Omówienie różnic istniejących pomiędzy taryfą obecną, a dotąd obowiązującą odkładamy do następnego numeru, również w następnym numerze podamy różnice istniejące pomiędzy taryfami portowemi w Hamburgu i w Gdyni.

# WYSTAWY I TARGI

## PIĄTE TARGI KATOWICKIE.

Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach, jak donosiliśmy już w poprzednim numerze, organizuje od dnia 19 maja do 3 czerwca 1934 roku **Piąte Targi Katowickie.**

W związku z temi Targami zaznaczyć należy, że Górny Śląsk jako najbardziej zaludniony obszar Rzeczypospolitej, będący głównie ośrodkiem przemysłu ciężkiego, zmuszony jest nietylko do pokrywania swego zapotrzebowania na artykuły spożywcze w in-

nych wojew., lecz że także większość wyrobów fabrycznych z działów przemysłu przetwórczego jak też wyrobów polskiego rzemiosła, w pierwszym rzędzie obuwia, musi być sprowadzana do tego okręgu, który winien stać się najpoważniejszym odbiorcą wyrobów krajowych. Jeżeli okręg śląski nim dotychczas nie jest (o ile chodzi o niektóre rodzaje towarów wyrabianych w Polsce), to jest to w poważnym stopniu skutkiem słabej reklamy prowadzonej przez wiele wytwórni polskich, o których istnieniu i wyrobach ani kupiec, ani tembardziej konsument śląski nic nie wie.

W tych warunkach udział w Targach w charakterze wystawców daje możność zaznajomienia rynku górnośląskiego z wyrobami innych dzielnic kraju i zawarcia transakcyj handlowych, jest przeto bardzo pożądany.

(—) **Jan Kowalczyk**
Komisarz Rządowy

## TARGI MIĘDZYNARODOWE W TUNISIE.

W dniach od 14 do 29 kwietnia br., odbędą się w Tunisie II-gie Międzynarodowe Targi Handlu, przemysłu i rolnictwa.

Ze względu na wzrastające w Afryce Północnej zainteresowanie polską produkcją przemysłową, Izba Handlowa Polsko-Francuska w Warszawie, **organizuje wycieczkę zbiorową do Tunisu dla P. p. Kupców i Przemysłowców, której najważniejszym celem będzie nawiązanie bezpośredniego kontaktu polskiego przemysłu z kupiectwem Afryki Północnej i zbadanie możliwości eksportowych.** —

Przy tej okazji Izba Handlowa Polsko-Francuska przygotowuje dla uczestników wycieczki konferencje handlowe w Marsylji i Paryżu, w porozumieniu z tamtejszemi Izbami Handlowo-Przemysłowemi.

Informacji o wycieczce udzielić może referat turystyczny naszej Izby.

# KOMUNIKATY

## PLENARNE ZEBRANIE RADY ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, 4 marca br. odbyło się w Grudziądzu plenarne zebranie Rady w obecności 60-ciu Radców Związkowych z wszystkich nieomal miast Pomorza. — Zebranie miało charakter sprawozdawczy za ubiegłe półrocze. — Odnośne referaty wygłosili: dyrektor Radojewski, skarbnik Piątkowski i Prezes Związku — Tadeusz Marchlewski.

Przyjęto do wiadomości sprawozdanie delegacji prezydjum z audjencji u p. Wojewody Pomorskiego, który, rozpatrzywszy najbardziej życzliwie postulaty Związku, wyznaczył w najbliższym czasie wielką konferencję w Województwie z delegatami Związku, poświęconą sprawom kupiectwa pomorskiego.

Po ożywionej dyskusji wszystkie sprawozdania zatwierdzono, a na wniosek Kowalewa i Chełmna wyrażono jednogłośnie zaufanie dla Prezydjum i Zarządu Głównego.

## SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM

Zastój, jaki panował w handlu ziemniaczanym, tak eksportowym jak i wewnętrznym, począł szczególnie w ostatniej dekadzie lutego ustępować pewnemu ożywieniu.

W zakresie eksportu dała się zauważyć penetracja zagranicy na ziemniaki — sadzeniaki jak i jadalne. Zainteresowanie dla sadzeniaków okazuje Francja, Belgja i Hiszpanja, a ostatnio też i Czechosłowacja. — Ziemniaków jadalnych obok tych krajów poszukuje również Zagłębie Saary, Hiszpanja, Anglja i Jugosławja.

Ceny są nieustalone. W większości wypadków ceny podawane przez polskich eksporterów są z miejsca przez kupców zagranicznych odrzucane jako za wysokie. Daje się zauważyć niezdrowa konkurencja w podaży towaru, oraz niesłychana rozbieżność oferowanych cen. Odcinek ten wymaga niezwłocznego uregulowania. Dla celów eksportowych nabywano ziemniaki — sadzeniaki po cenie 5,50 do 6,— zł. za 100 kg. u producenta, a jadalne w przecięciu po 4.00 do 4,50 zł. za 100 kg. Zauważyć się daje tendencja utrzymania przez rolników jaknajwyższych cen. Oceniając ogólne możliwości eksportowe, należy zauważyć, że obok ograniczeń, stosowanych przez kraje odbiorcze, za moment wstrzymujący wywóz należy uważać względnie wysokie ceny krajowe.

Rynek wewnętrzny w miesiącu lutym nie wykazał w handlu ziemniaczanym większego ożywienia. Ceny też pozostały na poziomie ubiegłego miesiąca.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 7 15. III. 1934

## KONIECZNOŚĆ ROZBUDOWY HALI I CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

Szybki rozwój ośrodka handlowo-przemysłowego w porcie rybackim w Gdyni, zawdzięczać należy przewidującej polityce Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Wydziału Rybackiego), które w czasach dobrej konjunktury zdecydowało się na wybudowanie Hali i Chłodni Rybnej.

Eksploatacja tej placówki zaczęta w roku 1932, po dwu latach pracy wykazała, że rzeczywiście dzięki jej istnieniu zdołano utworzyć w porcie rybackim w Gdyni ośrodek handlu rybą morską, ośrodek przemysłu konserwowego ryb morskich, zdołano wprowadzić ryby morskie na rynek krajowy i pozbyć się zbędnych pośredników. — Dzięki temu polski rybak może dziś spokojnie pracować, otrzymując za swoje połowy morskie większe zarobki w czasach kryzysowych, aniżeli je miał w okresie dobrej konjunktury, kiedyto brak własnego ośrodka handlowego uniemożliwiał mu rentowną pracę.

Nie mniejsze znaczenie posiada Hala i Chłodnia Rybna dla naszej polityki importowej przez Gdynię. Można było w tych dwu ostatnich latach skierować przez nasz port całkowity import śledzi zamrożonych, całkowity import śledzi świeżych w lodzie z Norwegji, częściowy import tych śledzi z Anglji i można było rozpocząć tak świetnie rozwijający się dziś import śledzi solonych.

Po dwu latach pracy Hali i Chłodni Rybnej dochodzi się do jednego najważniejszego wniosku — wszystko jest teraz za małe i nie nadąża za rozwojem życia.

Pomieszczenia biurowe dla kupców są niewystarczające, nie można zaspokoić zgłoszeń, wskutek czego firmy kupieckie z branży rybnej mieścić się muszą daleko od portu rybackiego co naturalnie utrudnia tylko pracę.

Pomieszczenia chłodnicze są również niewystarczające. Są zgłoszenia na czterdzieści tysięcy dużych beczek śledzi solonych, a można umieścić niecałe cztery tysiące beczek.

Problem rozbudowy pomieszczeń chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej specjalnie dla śledzi solonych, czyli problem chłodni śledziowej wysuwa się na pierwszy plan. Wiąże się to nierozerwalnie z rentownością obecnej Hali i Chłodni Rybnej, będącej własnością Skarbu Państwa, bo urządzenia chłodnicze mogą obsługiwać kilkakrotnie większe pomieszczenia aniżeli w chwili bieżącej.

Nowa chłodnia śledziowa będzie mogła być obsługiwana przez maszyny chłodnicze obecnej Hali i Chłodni Rybnej, co rzecz jasna spowoduje całkowite wyzyskanie tych urządzeń i zapewni normalną rentowność tej placówki gospodarczej.

Bez chłodni śledziowej trudno wyobrazić sobie stworzenie z portu rybackiego w Gdyni pierwszorzędnego ośrodka tranzytowego dla handlu śledziowego. Nie będzie można wyzyskać obecnych zwykłych magazynów tranzytowych dla śledzi solonych, bo rentowność tych magazynów jest uzależnioną od istnienia chłodni śledziowej. Wiele gatunków śledzi w okresie lata uciekać musi ze zwykłych magazynów do pomieszczeń chłodzonych.

Dotychczas jednak zagadnienie rozbudowy Hali i Chłodni Rybnej stoi nierozwiązane wobec braku funduszów na ten cel. — W budżecie państwowym niema środków przewidzianych na takie inwestycje. Fundusz Pracy czy też tworzony fundusz inwestycyjny jakoś nie interesują się rentownemi inwestycjami na terenie Gdyni.

Pozostaje kapitał prywatny krajowy i zagraniczny. Pierwszego jakoś nie widać, a kapitał zagraniczny domagać się będzie minimalnego zabezpieczenia.

Odpowiednie rozwiązanie nasuwających się tu możliwości przyspieszy dalszy pomyślny rozwój ośrodka handlowo-przemysłowego na terenie portu rybackiego w Gdyni.

## KRONIKA

— **POŁOWY SZPROTÓW NIE ZASPAKAJAJĄ POTRZEB RYNKU** zwłaszcza, że w dniach ostatnich rezultaty wyjazdów rybackich na morze są bardzo nikłe. W dniu 12 marca płacono rybakom 12 złotych za 100 kg szprotów.

— **RYBACY Z GDAŃSKA NIE MOGĄ PRZYWOZIĆ RYB DO GDYNI.** Brak szprotów odczuwający się stale na rynku mógłby być złagodzonym przez dowóz świeżych szprotów bezpośrednio z morza do Gdyni, przez kutry gdańskie. Jak wiadomo nie tak dawno Gdańsk odbierał większość połowów polskich rybaków, którzy dawniej i dziś również mogą przyjechać do Gdańska i tam sprzedać swój połów. Okazuje się jednak, że nie wolno jest przywieźć gdańskiemu rybakowi morskiemu swego połowu do Gdyni, gdyż wobec wymagań badania zdrowotności tych ryb przez

polskie władze sanitarne, praktycznie nie dałoby się spieniężyć połowu.

Sądzimy, że badania zdrowotności ryb morskich przychodzących do portu natychmiast z morza po połowie, jest nieporozumieniem i że leży w interesie naszego handlu i przemysłu rybnego, cierpiącego na brak surowca, aby móc zaopatrzyć się w szproty z połowów rybaków gdańskich.

— **PIERWSZE WYJAZDY KUTRÓW Z GDYNI NA DALEKI BAŁTYK.** Duży kuter rybaka Krugera z Gdyni powrócił w dniu 5 marca z kilkudniowej podróży na Bornholm (obok Danji), przywożąc 2.500 kg flądер oraz 350 kg dorszy. Za ryby te płacono 44 zł za 100 kg dorszy, a 50 do 70 zł za 100 kg flądер w zależności od wielkości ryby.

Obecnie kuter ten wyjechał na drugą podróż, z której przywiózł dnia 13 marca br. 4.000 kg ryb.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH I ZAMROŻONYCH.** W dniu 7 marca przywiózł do portu rybackiego w Gdyni statek „Jaederen" śledzi solonych norweskich 508/1 oraz 20/2 i śledzi zamrożonych 698 skrzyń a 50 kg netto. Oprócz tego wyładowano z tego statku kilkaset kilo konserw rybnych (kipperedów).

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNEM** przywiózł dnia 7. III. ze składów firmy „Mewy" z Holandji statek „Śląsk" w ilości 675/1 oraz 210/2 beczek. Cały prawie ładunek wyładowano ze statku natychmiast do barki z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 14 marca s/s Chorzów przywiózł 708/1 beczek.

— **NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI:** Cena za jedną dużą beczkę, ocloną, franco wagon Gdynia, wynosiła:

**Szkockie:** I. Tr. matfulle od 110 zł do 118 zł, matis od 85 zł (miękki brzuch do 105 zł, smollmatis od 85 do 105 zł, spenty 72 zł, II. Tr.: matfull 95 zł, matis 100 zł, smollmatis 80 do 90 zł, spent 60 zł.

**YARMUDZKIE:** trójka Bloomfieldsa-matfull 88 zł, matis 84, smollmatis 81 zł, I. Trade: matfull—, matis 78 zł, smollmatis 75 zł, spent 60 zł; II. Trade: matfull —, matis 73 do 75 zł, smollmatis 73 do 75 zł, spent 60 złotych.

**ISLANDZKIE:** 67 do 74 zł.

**NORWESKIE:** Sloefulls od 33 do 36 zł (4/500, 5/600, 6/700, Varrhering 33 do 35 zł, Schneidehering 72 zł, tegoroczne Schneidehering 83 do 85 zł, matjesy norweskie od 58 do 66 zł, mleczaki 40 zł. Cena za dwie małe beczki jest o pięć złotych droższą od całej beczki dużej.

# ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

## ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

**Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

### Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
### Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

| s/s | Gdynia wtorek | Gdańsk sobota | Tallinn środa | Kotka piątek | Helsingfors sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| Śląsk | | | 14. 3. | — | 17. 3. |
| Poseidon | 13. 3. | 17. 3. | 21. 3. | — | 24. 3. |
| Cieszyn lub substyt. | 20. 3. | 24. 3. | 28. 3. | — | 31. 3. |

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

**Uwaga:** Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

**Notice:** Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

### Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4. s/s Tiber — z Gdyni 16. IV.

### Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Gdańsk soboty | Ryga środy |
|---|---|---|---|
| Irene | 19. 3. | 24. 3. | 21. 3. |
| Minos | 26. 3. | 28. 3. | 31. 3. |

### Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 15. 3. Gdańska 17. 3.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

**Notice:** Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

### Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 19. 3. s/s Ingeborg — z Gdyni ca 1. 4.

### Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 27. 3. — z Gdańska 29. 3.
s/s Erna — z Gdyni 9./10. 4. — z Gdańska 9./10. 4.

**Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 16. 3. — z Gdańska 15. 3.
s/s Bretagne — z Gdyni 23. 3. — z Gdańska 22. 3.

**Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 24. 3.
s/s Jaederen — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 7. 4.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

**Notice:** Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

**Do Kristiansand, Stavangers Haugesund — Bergen**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Luna — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Luna — z Gdyni 31. 3. — z Gdańska 30. 3.

Towary na konosament przejściowy do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja) Islandji i wysp Faró.

**Do Kalmaru (Kalmar)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 28. 3.

**Do Malmö — Halmstad — Göteborg**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 20.-22. 3. — z Gdańska 20.-22. 3.

**Do Kłajpedy (Memel)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 29. 3. — z Gdańska 29. 3.

**Do Królewca (Königsberg) — Libawy (Libau)**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Wilhelm Lühring — z Gdyni ca 20. 3. — z Gdańska ca 18. 3.

**Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)**

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Minos — z Gdańska 17. 3. s/s Irene — z Gdańska 24. 3.

**Do Hamburga (Hamburg)**

Rummel & Burton

s/s Little Evy — z Gdyni 18. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| Alice | 14. 3. | 17. 3. | 20. 3. |
| Tatti | 17. 3. | 20. 3. | 24. 3. |
| Piteaelf | 21. 3. | 24. 3. | 27. 3. |

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorsk[illegible] oraz do portów położonych nad Łabą.

**Notice:** Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia | Gdańsk | Hamburg |
|---|---|---|---|
| Tczew | 16. 3. | 17. 3. | 21. 3. |
| Tczew | 26. 3. | 27. 3. | 31. 3. |

**Do Rotterdamu (Rotterdam)**

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 3. — z Gdańska 16. 3.
s/s Śląsk — z Gdyni 20. 3. — z Gdańska 23. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Antwerpja czwartki i soboty | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|---|
| Oskar Friedrich | | | | 17. 3. |
| Jupiter | | | 19. 3. | 21. 3. |
| Condor | 15. 3. | 17. 3. | 22. 3. | 24. 3. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
**Notice:** Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

## Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

| s/s | Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
|---|---|---|---|
| Tczew | 13. 3. | 16. 3. | 23. 3. |
| Śląsk | 20. 3. | 23. 3. | 28. 3. |
| Tczew | 27. 3. | 30. 3. | 6. 4. |

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 22. 3. — z Gdańska 24. 3.

## Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 18./19. 3. — z Gdańska 21. 3.
s/s Merope — z Gdyni 25./26. 3. — z Gdańska 28. 3.

## Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 29. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 22. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 3. 4. — z Gdyni 5. 4.

## Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 21. 3. — z Gdyni 22. 3.
s/s Lwów — z Gdańska 28. 3. — z Gdyni 29. 3.

## Do Leith

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 16./17. 3.
s/s Majorca — z Gdyni 23./24. 3.

## Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 2. 4.
s/s Tiber — z Gdyni 16. 4.

## Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 17/18. 3.
s/s Tula — z Gdyni 16. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
s/s Mansuria — z Gdyni i Gdańska 20. 4.

## Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 26. 3.

## Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisbona — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19./21. 3.

**Uwaga:** Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

**Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Palermo — z Gdyni i Gdańska 20. 3.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)**

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Sualand — z Gdańska 16. 3.
m/s Blaland — z Gdyni 17. 3. — z Gdańska 19. 3.
m/s Hemland — z Gdyni 30. 3. — z Gdańska 31. 3.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
**Notice:** Through B/L to all Lewant Ports.

**Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)**

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 17. 3. s/s Scanmail — z Gdyni 25. 3.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)**

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 11. 4.

**Do Ameryki Południowej (South - America)**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Navigator — z Gdańska ca 20. 3. — z Gdyni ca 22. 3.

**Gdynia — Daleki Wschód (Far East)**

**Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Dardonus — z Gdyni 31. 3. s/s City of Wellington — z Gdyni 21. 4.

**Gdynia — Cape Town — Algoa Bay — Mossel Bay — Durban — East London — Laurenco Marqués**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 17. 3. m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4.

---

## ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKóW DO GDYNI I GDAŃSKA.

**Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.**
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

**Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia**

American Scantic Line

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Philadelphia | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|---|
| s/s Scanpenn 10. 3. | | s/s Scanpenn 24. 3. |
| s/s Scanstates 22. 3. | | s/s Scanstates 5. 4. |

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

| Sailings from New York<br>Odjazdy z Nowego Yorku | Due to arrive at Gdynia<br>Oczekiwane w Gdyni |
|---|---|
| s/s Pułaski 16. 3. | s/s Pułaski 28. 3. |

**Halifax (Canada) — Gdynia**

Linja Gdynia—Ameryka

| Sailings from Halifax<br>Odjazdy z Halifax'u | Oczekiwane w Gdyni<br>Due to arrive at Gdynia |
|---|---|
| s/s Pułaski 18. 3. | s/s Pułaski 28. 3. |

## Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

| | Gdynia Wtorek | Gdańsk Sobota | Tallinn Środa | Kotka Piątek | Helsingfors Sobota |
|---|---|---|---|---|---|
| s/s Poseidon | | 17. 3. | 21. 3. | — | 24. 3. |
| s/s Śląsk | 20. 3. | 24. 3. | 28. 3. | — | 31. 3. |

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

## Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

| s/s lub substytut | Hamburg środy i soboty | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|---|
| s/s Alice | 14. 3. | 17. 3. | 20. 3. |
| s/s Tatti | 17. 3. | 20. 3. | 24. 3. |
| s/s Piteaelf | 21. 3. | 24. 3. | 27. 3. |

Żegluga Polska

| s/s | Hamburg | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|
| s/s Tczew | 21. 3. | 26. 3. | 27. 3. |

## Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn lub substytut 17. 3. z Rotterdamu — s/s Chorzów 24. 3.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

| Statek lub substytut | Antwerp | Rotterdam wtorki i soboty | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|---|---|
| Jupiter | — | 13. 3. | 19. 3. | 21. 3 |
| Condor | 15. 3. | 17. 3. | 22. 3. | 24. 3. |

## Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 23. 3. z Antwerpji — s/s Śląsk lub substytut 28. 3.
z Antwerpji — s/s Tczew 6. 4.

## Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

| Statek lub substytut | Brema czwartki | Gdynia poniedziałki | Ryga środy | Gdańsk soboty |
|---|---|---|---|---|
| Irene | 15. 3. | 19. 3. | 21. 3. | 24. 3. |
| Minos | 22. 3. | 26. 3. | 28. 3. | 31. 3. |

## Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Warszawa | 22. 3. | 25. 3. | 27. 3. |

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

| | Odjazd z Londynu (Sailing from London) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Baltonia | 15. 3. | 19. 3. | 20. 3. |

## Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

| | Odjazd z Hull (Sailing from Hull) | Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig) | Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia) |
|---|---|---|---|
| s/s Lwów | 15. 3. | 18. 3. | 21. 3. |
| s/s Lublin | 22. 3. | 25. 3. | 28. 3. |

**Porty Golfu — Gdynia**
**Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | Wychodzi Tampico | New Orleans | Galveston/Houston | Savannah | Przyjazd Gdańsk/Gdynia |
|---|---|---|---|---|---|
| m/s Troleholm | | 8. 2. | 15. 2. | 21. 2. | 20. 3. |
| m/s Topeca | 18. 2. | 28. 2. | — | | 29. 3. |

**Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

**Bezpośrednia okazja załadowania kawy**

| | Termin wyjścia z Santos | z Rio de Janeiro | z Victoria | Przyjazd Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|---|---|---|
| par. Heracles | 5. 3. | 7. 3. | 10. 3. | 9. 4. | 11.4 |
| par. Orient | 12. 3. | 14. 3. | 17. 3. | 16. 4. | 18. 4. |
| por. Equator | 23. 3. | 25. 3 | 28. 3. | 27. 4. | 29. 4. |

**Lewant — Gdynia/Gdańsk**

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

| m/s | Termin wyjścia Pireus | Jstanbul | Izmir | Beurouth | Aleksandrja | Jaffa | Haifa | Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Norland | 14. 2. | 16. 2. | — | 19. 2. | 25. 2. | 5. 3. | — | 30. 3. |
| s/s Roland | | | 4. 3. | | 10. 3. | | | 3. 4. |

**Morze Śródziemne — Marsylja, Zachod. Włochy, Bari, Sycylja**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

| | Termin wyjścia Marsylja | Genua | Livorno | Syrakuzy | Catania | Messina | Palermo | Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia—Gdańsk |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| par. Gallia | — | 9. 3. | 10. 3. | — | 16. 3. | 17. 3. | 19./20. 3. | 8. 4. |

**Japonja — Filipiny — Chiny — Półn. Malakka — Gdynia**

Polska Agencja Morska (PAM.)

s/s Perseus — odjazd z Singapore 1. 2. — przyjazd do Gdyni 15. 3.
s/s Saperdon — odjazd z Singapore 21. 2. — przyjazd do Gdyni 4. 4.
s/s Deucalion — odjazd z Singapore 7. 8. — przyjazd do Gdyni 19. 4.

# Firmy portowe,

## upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578
3. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850
4. „Warta", Tow. Ekspedycyjne, Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760
5. Składy Towarowe „Warrant" Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
6. „Pantarei", Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. — 2977—1638—1679—1689
7. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. — tel. 2924. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. — tel. 2911. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
14. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia
15. „Przewóz" Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88
16. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37
17. Józef Wisławski, Gdynia, Św. Jańska 110.